

II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO (UE) N.º 64/2012 DA COMISSÃO

de 23 de janeiro de 2012

que altera o Regulamento (UE) n.º 582/2011 que dá aplicação e altera o Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009, relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos, que altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 e a Diretiva 2007/46/CE e revoga as Diretivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE⁽¹⁾, nomeadamente os artigos 4.º, n.º 3, 5.º, n.º 4, 6.º, n.º 2, e 12.º,

Tendo em conta a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus rebobques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Diretiva-Quadro)⁽²⁾, nomeadamente, o seu artigo 39.º, n.º 7,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 595/2009 estabelece os requisitos técnicos comuns para a homologação de veículos a motor e de peças de substituição no que se refere às respetivas emissões, bem como as regras em matéria de conformidade em circulação, durabilidade dos dispositivos de controlo da poluição, sistemas de diagnóstico a bordo (OBD), medição do consumo de combustível e acessibilidade da informação relativa à reparação e manutenção de veículos.
- (2) Em conformidade com o artigo 3.º, n.º 15, do Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão, de 25 de maio de 2011, que dá aplicação e altera o Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e que altera os anexos I e III da Diretiva 2007/46/CE do

Parlamento Europeu e do Conselho⁽³⁾, os veículos e motores só devem ser homologados em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 595/2009 e respetivas medidas de execução depois de terem sido adotados os procedimentos de medição do número de partículas emitidas, em conformidade com o estabelecido no anexo I do Regulamento (CE) n.º 595/2009, bem como eventuais disposições específicas relativas a motores com regulação múltipla que sejam necessárias e as disposições de execução do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 595/2009. Importa, por conseguinte, alterar o Regulamento (UE) n.º 582/2011, a fim de incluir esses requisitos.

- (3) Em conformidade com o artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 595/2009, os artigos 6.º e 7.º do Regulamento (CE) n.º 715/2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos⁽⁴⁾, são aplicáveis *mutatis mutandis*. Por conseguinte, é adequado introduzir no presente regulamento as disposições relativas ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção previstas no Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, e respetivas medidas de execução. No entanto, é necessário adaptar essas disposições, de modo a ter em conta as especificidades dos veículos pesados.
- (4) Importa, concretamente, adotar procedimentos específicos para o acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos, em conformidade com o artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 595/2009 no caso dos processos de homologação em várias fases. Importa igualmente adotar requisitos e procedimentos específicos para o acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos no caso de adaptações para o cliente e da produção em pequenos volumes. Por último, importa fazer referência a normas específicas para a reprogramação desenvolvida para os veículos pesados.

⁽¹⁾ JO L 188 de 18.7.2009, p. 1.

⁽²⁾ JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

⁽³⁾ JO L 167 de 25.6.2011, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 171 de 29.6.2007, p. 1.

- (5) A aplicação das disposições respeitantes ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção pode ser, a curto prazo, demasiado onerosa para os fabricantes de veículos no que diz respeito a determinados sistemas que transitam de modelos antigos para modelos novos de veículos. Importa, por conseguinte, introduzir certas derrogações com carácter limitado às disposições gerais sobre o acesso à informação relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção de veículos.
- (6) As disposições sobre o acesso à informação relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção de veículos para efeitos de conceção e fabrico de equipamento para veículos automóveis movidos a combustíveis alternativos devem ser adotadas logo que a homologação de tais equipamentos seja possível.
- (7) Em conformidade com a Diretiva 92/6/CEE do Conselho, de 10 de fevereiro de 1992, relativa à instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade ⁽¹⁾, os dispositivos de limitação de velocidade são instalados por oficinas ou organismos aprovados pelos Estados-Membros. Em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários ⁽²⁾, só oficinas aprovadas podem calibrar os aparelhos de controlo nos veículos a motor. Importa, por conseguinte, excluir a informação relativa à reprogramação das unidades de controlo para os dispositivos de limitação de velocidade e aparelhos de controlo das disposições sobre o acesso à informação relativa à reparação e manutenção.
- (8) O Regulamento (UE) n.º 582/2011 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade.
- (9) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité Técnico — Veículos a Motor,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (UE) n.º 582/2011 é alterado do seguinte modo:

- 1) No artigo 2.º, são aditados os seguintes n.ºs 42, 43 e 44:
- «42. “Adaptação para o cliente”, qualquer modificação de um veículo, sistema, componente ou unidade técnica autónoma efetuada a pedido específico de um cliente e sujeita a homologação;
43. “Informação relativa ao OBD do veículo”, a informação de um sistema de diagnóstico a bordo respeitante a qualquer sistema eletrónico existente no veículo;

44. “Sistema de transição”, um sistema, tal como definido no artigo 3.º, n.º 23, da Diretiva 2007/46/CE, transitado de um modelo antigo para um modelo novo de veículo.».

- 2) São aditados os artigos 2.º-A a 2.º-H, com a seguinte redação:

«Artigo 2.º-A

Acesso à informação relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção de veículos

1. Os fabricantes devem pôr em prática as medidas e os procedimentos necessários, em conformidade com o artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 595/2009 e com o anexo XVII do presente regulamento, a fim de garantir que a informação relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção de veículos esteja acessível através de sítios *web*, utilizando um formato normalizado de acesso fácil e rápido, e de modo não discriminatório, em comparação com as possibilidades dadas ou o acesso concedido a oficinas de reparação e representantes autorizados. Os fabricantes devem igualmente disponibilizar documentação em matéria de formação aos operadores independentes e às oficinas de reparação e representantes autorizados.

2. As entidades homologadoras só concedem a homologação quando tiverem recebido do fabricante um Certificado de Acesso à Informação relativa ao Sistema OBD e à Reparação e Manutenção do Veículo.

3. O Certificado de Acesso à Informação relativa ao Sistema OBD e à Reparação e Manutenção do Veículo comprova o cumprimento do disposto no artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 595/2009.

4. O Certificado de Acesso à Informação relativa ao Sistema OBD e à Reparação e Manutenção do Veículo deve ser estabelecido em conformidade com o modelo que consta do apêndice 1 do anexo XVII.

5. A informação relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção de veículos deve incluir o seguinte:

- a) Identificação inequívoca do veículo, sistema, componente ou unidade técnica autónoma pelos quais o fabricante é responsável;
- b) Manuais de manutenção, incluindo registos de reparações e de manutenção;
- c) Manuais técnicos;
- d) Informação sobre componentes e diagnóstico (por exemplo, valores teóricos mínimos e máximos das medições);

⁽¹⁾ JO L 57 de 2.3.1992, p. 27.

⁽²⁾ JO L 370 de 31.12.1985, p. 8.

- e) Diagramas de cablagem;
- f) Códigos de diagnóstico de anomalias, incluindo códigos específicos do fabricante;
- g) Número de identificação da calibração do *software* aplicável ao modelo de veículo em causa;
- h) Informações relativas a, e fornecidas por meio de, ferramentas e equipamentos exclusivos;
- i) Informações sobre registos de dados e dados de monitorização bidirecional e ensaio;
- j) Unidades de trabalho standard ou períodos de tempo para tarefas de reparação e manutenção, caso sejam disponibilizados aos representantes autorizados e às oficinas de reparação autorizadas do fabricante, quer diretamente, quer por intermédio de terceiros;
- k) No caso dos processos de homologação em várias fases, a informação exigida nos termos do artigo 2.º-B.

6. Os representantes ou oficinas de reparação autorizados pertencentes ao sistema de distribuição de um determinado fabricante de veículos devem ser considerados operadores independentes, para efeitos do presente regulamento, se prestarem serviços de reparação ou de manutenção a veículos não produzidos pelo fabricante a cujo sistema de distribuição pertencem.

7. A informação relativa à reparação e manutenção de veículos deve estar permanentemente disponível, salvo na medida do necessário para efeitos de manutenção do sistema de informação.

8. Para efeitos de fabrico e manutenção de peças de substituição ou acessórios compatíveis com os sistemas OBD e de ferramentas de diagnóstico e equipamento de ensaio, os fabricantes devem fornecer a informação adequada relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção de veículos de forma não discriminatória a qualquer fabricante ou oficina de reparação de componentes, ferramentas de diagnóstico ou equipamento de ensaio interessado.

9. O fabricante deve disponibilizar nos seus sítios *web* as alterações e os aditamentos subsequentes à informação relativa à reparação e manutenção de veículos em simultâneo com a sua comunicação às oficinas de reparação autorizadas.

10. No caso de os registos de reparação e manutenção de um veículo serem mantidos numa base de dados central do fabricante ou em seu nome, as oficinas de reparação independentes que tenham sido aprovadas e autorizadas conforme previsto no ponto 2.2 do anexo XVII, devem ter acesso gratuito a esses registos e nas mesmas condições que as oficinas de reparação autorizadas, a fim de ficarem habilitadas a introduzir informação sobre os trabalhos de reparação e manutenção que tiverem executado.

11. O fabricante deve pôr à disposição das partes interessadas as seguintes informações:

- a) Informação pertinente que permita a conceção de componentes de substituição fundamentais para o correto funcionamento do sistema OBD;
- b) Informação que permita a conceção de ferramentas de diagnóstico genéricas.

Para efeitos da alínea a) do primeiro parágrafo, a conceção de componentes de substituição não deve ser restringida por nenhuma das limitações seguintes:

- a) Indisponibilidade de informações pertinentes;
- b) Exigências técnicas relativas às estratégias de indicação de anomalias, caso sejam ultrapassados os valores-limite para o OBD ou se o sistema OBD não puder satisfazer as exigências básicas de monitorização para o OBD previstas pelo presente regulamento;
- c) Alterações específicas ao processamento da informação do OBD para se tratar independentemente o funcionamento do veículo a gasolina ou a gás;
- d) Homologação de veículos alimentados a gás que apresentem um número limitado de deficiências menores.

Para efeitos da alínea b) do primeiro parágrafo, caso os fabricantes utilizem ferramentas de diagnóstico e equipamentos de ensaio segundo as normas ISO 22900, *Modular Vehicle Communication Interface* (MVCI), e ISO 22901, *Open Diagnostic Data Exchange* (ODX), nas suas redes de agentes franqueados, os operadores independentes devem ter acesso aos ficheiros ODX através do sítio *web* do fabricante.

Artigo 2.º-B

Homologação em várias fases

1. No caso de uma homologação em várias fases, tal como definida no artigo 3.º, n.º 7, da Diretiva 2007/46/CE, o fabricante final é responsável por garantir o acesso à informação relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção de veículos no que se refere à(s) sua(s) própria(s) fase(s) de fabrico e à ligação à(s) fase(s) anterior(es).

Além disso, o fabricante final deve fornecer aos operadores independentes no seu sítio *web* as seguintes informações:

- a) Endereço do sítio *web* do(s) fabricante(s) responsável(eis) pela(s) fase(s) anterior(es);

- b) Nome e endereço de todos os fabricantes responsáveis pela(s) fase(s) anterior(es);
- c) Número(s) de homologação da(s) fase(s) anterior(es);
- d) Número do motor.

2. Cada fabricante responsável por uma determinada fase ou fases de homologação é responsável por fornecer através do seu sítio *web* acesso à informação relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção de veículos no que se refere à(s) fase(s) da homologação por que é responsável e a ligação à(s) fase(s) anterior(es).

3. O fabricante responsável por uma determinada fase, ou fases, de homologação deve fornecer as informações seguintes ao fabricante responsável pela fase seguinte:

- a) Certificado de Conformidade relativo à fase(s) por que é responsável;
- b) Certificado de Acesso à Informação relativa ao Sistema OBD e à Reparação e Manutenção do Veículo, incluindo os respetivos apêndices;
- c) Número de homologação correspondente à(s) fase(s) por que é responsável;
- d) Documentos referidos nas alíneas a), b) e c), tal como facultados pelo(s) fabricante(s) envolvido(s) na(s) fase(s) anterior(es).

Cada fabricante deve autorizar o fabricante responsável pela fase seguinte a remeter os documentos fornecidos aos fabricantes responsáveis por quaisquer fases subsequentes e pela fase final.

Além disso, numa base contratual, o fabricante responsável para uma determinada fase, ou fases, da homologação deve:

- a) Fornecer ao fabricante responsável pela fase seguinte acesso à informação relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção do veículo, bem como à informação sobre a interface correspondente à(s) fase(s) específica(s) por que é responsável;
- b) Fornecer, a pedido de um fabricante responsável por uma fase subsequente da homologação, acesso à informação relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção do veículo e à informação sobre a interface correspondentes à(s) fase(s) específica(s) por que é responsável.

4. Um fabricante, incluindo um fabricante final, só pode cobrar comissões em conformidade com o disposto no artigo 2.º-F no que concerne especificamente à(s) fase(s) por que é responsável.

Um fabricante, incluindo o fabricante final, não pode cobrar comissões por prestar informações sobre o endereço *web* ou os dados de contacto de qualquer outro fabricante.

Artigo 2.º-C

Adaptações para o cliente

1. Em derrogação do artigo 2.º-A, se o número de sistemas, componentes ou unidades técnicas autónomas objeto de uma adaptação para o cliente específica for inferior a um total de 250 unidades produzidas a nível mundial, a informação relativa à manutenção e reparação da adaptação para o cliente deve ser prestada de um modo fácil, rápido e não discriminatório, em comparação com as possibilidades dadas ou o acesso concedido a oficinas de reparação e representantes autorizados.

Para a manutenção e a reprogramação das unidades de controlo eletrónico relativas à adaptação para o cliente, o fabricante deve disponibilizar a respetiva ferramenta de diagnóstico ou equipamento de ensaio especializados aos operadores independentes tal como o faz em relação às oficinas de reparação autorizadas.

As adaptações para o cliente devem ser enumeradas no sítio *web* do fabricante que contém a informação relativa à reparação e manutenção e mencionadas no Certificado de Acesso à Informação relativa ao Sistema OBD e à Reparação e Manutenção do Veículo no momento da homologação.

2. Até 31 de dezembro de 2015, se o número de sistemas, componentes ou unidades técnicas autónomas objeto de uma adaptação para o cliente específica for superior a 250 unidades a nível mundial, o fabricante pode recorrer à derrogação da obrigação prevista no artigo 2.º-A de facultar o acesso à informação relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção do veículo utilizando um formato normalizado. Se o fabricante recorrer a tal derrogação, deve facultar o acesso à informação relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção do veículo de um modo fácil, rápido e não discriminatório em comparação com as possibilidades dadas ou o acesso concedido às oficinas de reparação e representantes autorizados.

3. Os fabricantes devem, mediante venda ou aluguer, disponibilizar aos operadores independentes a ferramenta de diagnóstico ou o equipamento de ensaio especializados exclusivos para a manutenção dos sistemas, componentes ou unidades técnicas adaptados para os clientes.

4. O fabricante deve mencionar no Certificado de Acesso à Informação relativa ao Sistema OBD e à Reparação e Manutenção do Veículo, no momento da homologação, as adaptações para o cliente objeto de derrogação da obrigação prevista no artigo 2.º-A de facultar o acesso à informação relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção do veículo, utilizando um formato normalizado, bem como quaisquer unidades eletrónicas de controlo conexas.

As adaptações para o cliente e quaisquer unidades eletrónicas de controlo conexas devem ser igualmente enumeradas no sítio *web* do fabricante que contém a informação relativa à reparação e manutenção.

Artigo 2.º-D

Pequenos fabricantes

1. Em derrogação do artigo 2.º-A, os fabricantes cuja produção anual a nível mundial de um modelo de veículo ou tipo de sistema, componente ou unidade técnica autónoma abrangido pelo presente regulamento for inferior a 250 unidades deve facultar o acesso à informação relativa à reparação e manutenção de um modo fácil, rápido e não discriminatório em comparação com as possibilidades dadas ou o acesso concedido às oficinas de reparação e representantes autorizados.

2. O veículo, sistema, componente ou unidade técnica autónoma abrangido pelo n.º 1 deve ser enumerado no sítio *web* do fabricante que contém a informação relativa à reparação e manutenção.

3. A entidade homologadora deve notificar a Comissão de cada homologação concedida a pequenos fabricantes.

Artigo 2.º-E

Sistemas de transição

1. Até 30 de junho de 2016, no que diz respeito aos sistemas de transição enumerados no apêndice 3 do anexo XVII, o fabricante pode derrogar a obrigação de reprogramar as unidades eletrónicas de controlo em conformidade com as normas mencionadas no anexo XVII.

Tal derrogação deve ser indicada no Certificado de Acesso à Informação relativa ao Sistema OBD e à Reparação e Manutenção do Veículo no momento da homologação.

Os sistemas para os quais um fabricante derroga a obrigação de reprogramar as unidades eletrónicas de controlo em conformidade com as normas mencionadas no anexo XVII devem ser enumerados no seu sítio *web* que contém a informação relativa à reparação e manutenção.

2. Para a manutenção e a reprogramação das unidades de controlo eletrónico nos sistemas de transição para os quais o fabricante recorra à derrogação da obrigação de reprogramar as unidades eletrónicas de controlo em conformidade com as normas mencionadas no anexo XVII, o

fabricante deve garantir que a respetiva ferramenta ou equipamento exclusivos podem ser adquiridos ou alugados por operadores independentes.

Artigo 2.º-F

Comissões pelo acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos

1. Os fabricantes podem cobrar comissões razoáveis e proporcionadas pelo acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos abrangida pelo presente regulamento.

Para efeitos de aplicação do primeiro parágrafo, considera-se que uma comissão não é razoável nem proporcionada se desencorajar o acesso à informação ao não ter em conta em que medida o operador independente o utiliza.

2. Os fabricantes devem disponibilizar a informação relativa à reparação e manutenção de veículos, incluindo serviços transacionais como a reprogramação ou a prestação de assistência técnica, numa base horária, diária, mensal e anual, prevendo comissões variáveis em função dos períodos de tempo para os quais é concedido o acesso a essa informação.

Para além do acesso baseado na duração, os fabricantes podem estabelecer e aplicar faturação por transação, sendo as comissões cobradas por transação e não em função dos períodos de tempo pelos quais é concedido o acesso à informação. Se ambos os sistemas de acesso forem oferecidos pelos fabricantes, as oficinas de reparação independentes podem escolher o sistema de acesso que preferirem, baseado no tempo ou na transação.

Artigo 2.º-G

Cumprimento das obrigações respeitantes ao acesso à informação relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção de veículos

1. Uma entidade homologadora pode, em qualquer momento, por sua própria iniciativa, com base numa queixa ou numa avaliação por um serviço técnico, verificar o cumprimento, por um fabricante, do Regulamento (CE) n.º 595/2009, do presente regulamento e dos termos do Certificado de Acesso à Informação relativa ao Sistema OBD e à Reparação e Manutenção do Veículo.

2. Se uma entidade homologadora concluir que o fabricante não cumpriu as suas obrigações no que respeita ao acesso à informação relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção de veículos, a entidade homologadora que concedeu a homologação em causa deve adotar as medidas necessárias para corrigir a situação.

Tais medidas podem incluir a revogação ou suspensão da homologação, sanções pecuniárias ou outras adotadas nos termos do artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 595/2009.

3. Caso um operador independente ou uma associação profissional que represente operadores independentes apresente uma queixa à entidade homologadora, esta deve proceder a uma auditoria para verificar o cumprimento, pelo fabricante, das obrigações respeitantes ao acesso à informação relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção de veículos.

4. Para a realização da auditoria, a entidade homologadora pode solicitar a um serviço técnico ou a qualquer outro perito independente que proceda a uma avaliação para verificar o cumprimento dessas obrigações.

Artigo 2.º-H

Fórum de Acesso à Informação sobre Veículos

O âmbito de aplicação das atividades desenvolvidas pelo Fórum de Acesso à Informação sobre Veículos, criado em conformidade com o artigo 13.º, n.º 9, do Regulamento (CE) n.º 692/2008 (*), é alargado aos veículos abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 595/2009.

Com base em elementos de prova de qualquer utilização abusiva deliberada ou involuntária da informação relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção de veículos, o Fórum aconselhará a Comissão sobre medidas destinadas a evitar uma tal utilização abusiva da informação.

(*) JO L 199 de 28.7.2008, p. 1.»

3) O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. A fim de obter a homologação CE para um sistema motor ou uma família de motores enquanto unidade técnica autónoma, a homologação CE para um veículo com um sistema motor homologado no que respeita às emissões e à informação relativa à reparação e manutenção do veículo, ou a homologação CE para um veículo no que respeita às emissões e à informação relativa à reparação e manutenção, o fabricante deve, de acordo com o disposto no anexo I, demonstrar que os veículos ou os sistemas motores são submetidos aos ensaios e cumprem os requisitos previstos nos artigos 4.º e 14.º e nos anexos III a VIII, X, XIII, XIV e XVII. O fabricante deve igualmente assegurar a conformidade com as especificações dos combustíveis de referência constantes do anexo IX.»

b) São aditados os números 1-A, 1-B e 1-C seguintes:

«1-A. Se a informação relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção de veículos não estiver disponível ou não cumprir o disposto no artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 595/2009, no artigo 2.º-A e, se aplicável, nos artigos 2.º-B, 2.º-C, 2.º-D e no anexo XIV do presente regulamento quando for apresentado o pedido de homologação, o fabricante deve apresentar essa informação no prazo de seis meses a contar da data aplicável fixada no artigo 8.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 595/2009 ou no prazo de seis meses a contar

da data da homologação, consoante a que ocorrer mais tarde.

1-B. As obrigações de apresentação de informação dentro dos prazos especificados no n.º 1-A aplicam-se apenas se, na sequência da homologação, o veículo for colocado no mercado.

Se o veículo for colocado no mercado mais de seis meses depois da homologação, a informação deve ser apresentada na data em que o veículo for colocado no mercado.

1-C. A entidade homologadora pode presumir que o fabricante adotou medidas e procedimentos satisfatórios no que respeita ao acesso à informação relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção de veículos com base num Certificado de Acesso à Informação relativa ao Sistema OBD e à Reparação e Manutenção do Veículo completado, desde que não tenha sido apresentada qualquer queixa e que o fabricante apresente o certificado dentro dos prazos previstos no n.º 1-A.

Caso o certificado de conformidade não seja apresentado nesse prazo, a entidade homologadora toma as medidas adequadas para garantir a conformidade.»

c) O n.º 15 é suprimido.

4) O artigo 5.º é alterado do seguinte modo:

a) O título passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 5.º

Pedido de homologação CE para um sistema motor ou família de motores enquanto unidade técnica autónoma no que diz respeito às emissões e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção»;

b) No n.º 4, a alínea g) passa a ter a seguinte redação:

«g) Certificado de Acesso à Informação relativa ao Sistema OBD e à Reparação e Manutenção do Veículo.»

5) O título do artigo 6.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 6.º

Disposições administrativas relativas à homologação CE de um sistema motor ou de uma família de motores enquanto unidade técnica autónoma no que diz respeito às emissões e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção».

6) No n.º 4 do artigo 7.º, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

«d) Certificado de Acesso à Informação relativa ao Sistema OBD e à Reparação e Manutenção do Veículo.»

7) No n.º 1 do artigo 14.º, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

«d) Os requisitos relativos ao ensaio de demonstração PEMS aquando da homologação e quaisquer requisitos suplementares respeitantes aos ensaios dos veículos fora de ciclo em circulação, conforme previsto no presente regulamento;».

8) No n.º 1 do artigo 15.º, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«O fabricante deve garantir que os dispositivos de substituição para controlo da poluição, destinados a ser instalados em sistemas motores ou veículos com homologação CE abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 595/2009, têm a homologação CE, enquanto unidades técnicas autónomas, em conformidade com os requisitos do presente artigo e dos artigos 1.º-A, 16.º e 17.º».

9) No artigo 16.º, o n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. O fabricante deve apresentar o Certificado de Acesso à Informação relativa ao Sistema OBD e à Reparação e Manutenção do Veículo.».

10) Os anexos I, II, III, VI, X, XI e XIII são alterados em conformidade com o anexo I do presente regulamento.

11) É aditado o anexo XVII, cujo texto consta do anexo II do presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no terceiro dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 23 de janeiro de 2012.

Pela Comissão
O Presidente
José Manuel BARROSO

ANEXO I

Os anexos I, II, III, VI, X, XI e XIII do Regulamento (UE) n.º 582/2011 são alterados do seguinte modo:

1. O anexo I é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 1.2 passa a ter a seguinte redação:

«1.2. Requisitos de homologação para uma gama de combustíveis restrita no caso de motores de ignição comandada alimentados a gás natural ou GPL

Deve ser concedida uma homologação para uma gama de combustíveis restrita, desde que sejam respeitados os requisitos dos pontos 1.2.1 a 1.2.2.2.»;

b) O ponto 5.3.3 passa a ter a seguinte redação:

«5.3.3. A conformidade do sinal do binário da UCE com os requisitos dos pontos 5.2.2 e 5.2.3 deve ser demonstrada com o motor precursor de uma família de motores quando se determina a potência do motor em conformidade com o anexo XIV e quando se realiza o ensaio WHSC em conformidade com o anexo III e aquando dos ensaios laboratoriais fora de ciclo durante a homologação em conformidade com o ponto 6 do anexo VI.»;

c) É aditado o seguinte ponto 5.3.3.1 após o ponto 5.3.3:

«5.3.3.1. A conformidade do sinal do binário da UCE com os requisitos constantes dos pontos 5.2.2 e 5.2.3 deve ser demonstrada para cada membro da família de motores quando se determina a potência do motor em conformidade com o anexo XIV. Para este efeito, devem ser efetuadas medições adicionais em vários pontos intermédios de carga e regime de funcionamento do motor (por exemplo, nos modos do ensaio WHSC e em alguns pontos aleatórios adicionais).»;

d) No apêndice 4, é aditada a seguinte parte 3 nos modelos de ficha de informações:

«PARTE 3

ACESSO À INFORMAÇÃO RELATIVA À REPARAÇÃO E MANUTENÇÃO DO VEÍCULO

16.	ACESSO À INFORMAÇÃO RELATIVA À REPARAÇÃO E MANUTENÇÃO DO VEÍCULO
16.1.	Endereço do principal sítio <i>web</i> para acesso à informação relativa à reparação e manutenção do veículo
16.1.1.	Data a partir da qual está disponível (o mais tardar, seis meses a contar da data de homologação)
16.2.	Termos e condições de acesso ao sítio <i>web</i>
16.3.	Formato da informação relativa à reparação e manutenção do veículo acessível através desse sítio <i>web</i> »

e) No apêndice 5, na adenda ao certificado de homologação CE, é aditado o seguinte ponto 1.4.4 após o ponto 1.4.3:

«1.4.4. Ensaio de demonstração PEMS

Quadro 6A

Ensaio de demonstração PEMS

Modelo de veículo (p. ex., M3, N3) e aplicação (p. ex., camião rígido ou articulado, autocarro urbano)						
Descrição do veículo (p. ex., modelo de veículo, protótipo)						
Resultados positivos/negativos (7)	CO	THC	NMHC	CH ₄	NO _x	Massa de partículas
Fator de conformidade na janela de trabalho						
Fator de conformidade na janela da massa de CO ₂						

Informação sobre o trajeto	Urbano	Rural	Autoestrada
Partes da duração do trajeto caracterizadas por funcionamento em circuito urbano, rural e em autoestrada descritas no ponto 4.5 do anexo II do Regulamento (UE) n.º 582/2011			
Partes da duração do trajeto caracterizadas por aceleração, desaceleração, velocidade de cruzeiro e paragem descritas no ponto 4.5.5 do anexo II do Regulamento (UE) n.º 582/2011			
	Mínimo		Máximo
Potência média na janela de trabalho (%)			
Duração da janela da massa de CO ₂ (s)			
Janela de trabalho: percentagem de janelas válidas			
Janela da massa de CO ₂ : percentagem de janelas válidas			
Rácio de coerência do consumo de combustível»			

f) No apêndice 7, na adenda ao certificado de homologação CE, é aditado o seguinte ponto 1.4.4 após o ponto 1.4.3:

«1.4.4. *Ensaio de demonstração PEMS*

Quadro 6A

Ensaio de demonstração PEMS

Modelo de veículo (p. ex., M3, N3) e aplicação (p. ex., camião rígido ou articulado, autocarro urbano)						
Descrição do veículo (p. ex., modelo de veículo, protótipo)						
Resultados positivos/negativos (7)	CO	THC	NMHC	CH ₄	NO _x	Massa de partículas
Fator de conformidade na janela de trabalho						
Fator de conformidade na janela da massa de CO ₂						
Informação sobre o trajeto	Urbano	Rural	Autoestrada			
Partes da duração do trajeto caracterizadas por funcionamento em circuito urbano, rural e em autoestrada descritas no ponto 4.5 do anexo II do Regulamento (UE) n.º 582/2011						
Partes da duração do trajeto caracterizadas por aceleração, desaceleração, velocidade de cruzeiro e paragem descritas no ponto 4.5.5 do anexo II do Regulamento (UE) n.º 582/2011						
	Mínimo		Máximo			
Potência média na janela de trabalho (%)						
Duração da janela da massa de CO ₂ (s)						
Janela de trabalho: percentagem de janelas válidas						
Janela da massa de CO ₂ : percentagem de janelas válidas						
Rácio de coerência do consumo de combustível»						

2. O anexo II é alterado do seguinte modo:

a) No ponto 10.1.12, são aditados os seguintes pontos 10.1.12.5.1 a 10.1.12.5.5:

«10.1.12.5.1. Resultados da regressão linear descrita no ponto 3.2.1 do apêndice 1 do presente anexo, incluindo o declive da linha de regressão, m , o coeficiente de determinação, r^2 , e a ordenada na origem, b , da linha de regressão.

10.1.12.5.2. Resultado do controlo da coerência dos dados da UCE em conformidade com o ponto 3.2.2 do apêndice 1 do presente anexo.

10.1.12.5.3. Resultado do controlo da coerência dos dados do consumo de combustível específico da travagem, em conformidade com o ponto 3.2.3 do apêndice 1 do presente anexo, incluindo o consumo de combustível específico da travagem calculado e a razão do consumo de combustível específico da travagem calculado a partir da medição PEMS e declarado para o ensaio WHTC.

10.1.12.5.4. Resultado do controlo da coerência dos dados do conta-quilómetros em conformidade com o ponto 3.2.4 do apêndice 1 do presente anexo.

10.1.12.5.5. Resultado do controlo da coerência dos dados da pressão ambiente em conformidade com o ponto 3.2.5 do apêndice 1 do presente anexo.»;

b) No apêndice 1, são aditados os pontos 4.3.1.1, 4.3.1.2 e 4.3.1.3 após o ponto 4.3.1:

«4.3.1.1. Se a percentagem de janelas válidas for inferior a 50 %, deve repetir-se a avaliação dos dados usando janelas de maior duração. Este resultado obtém-se reduzindo o valor de 0,2 na fórmula indicada no ponto 4.3.1 em parcelas de 0,01 até a percentagem de janelas válidas ser igual ou superior a 50 %.

4.3.1.2. O valor reduzido na fórmula acima não deve, em qualquer caso, ser inferior a 0,15.

4.3.1.3. O ensaio é considerado nulo se a percentagem de janelas válidas for inferior a 50 %, com a duração máxima das janelas calculada em conformidade com os pontos 4.3.1, 4.3.1.1 e 4.3.1.2.»;

c) No apêndice 4, o ponto 2.2 passa a ter a seguinte redação:

«2.2. Se, durante os ensaios das emissões ISC PEMS, não tiver sido atingido um ponto na curva do binário máximo de referência enquanto função da velocidade do motor, o fabricante pode modificar a carga do veículo e/ou o trajeto dos ensaios conforme for necessário, a fim de executar essa demonstração após o ensaio das emissões ISC PEMS ter terminado.».

3. No anexo III, é aditado o seguinte ponto 2.1.1 após o ponto 2.1:

«2.1.1. Os requisitos para a medição do número de partículas são os previstos no anexo 4C do Regulamento n.º 49 da UNECE.»

4. O anexo VI é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 6 passa a ter a seguinte redação:

i) O título passa a ter a seguinte redação:

«6. ENSAIOS LABORATORIAIS FORA DE CICLO E ENSAIOS DOS MOTORES NOS VEÍCULOS AQUANDO DA HOMOLOGAÇÃO»,

ii) O ponto 6.1.3 passa a ter a seguinte redação:

«6.1.3. O ponto 7.3 do anexo 10 do Regulamento n.º 49 da UNECE deve ser entendido do seguinte modo:

Ensaio em circulação

Deve ser realizado um ensaio de demonstração PEMS aquando da homologação através do ensaio do motor precursor num veículo de acordo com o procedimento descrito no apêndice 1 do presente anexo.

Devem ser especificados, numa fase posterior, requisitos suplementares no que respeita aos ensaios do veículo em circulação, em conformidade com o artigo 14.º, n.º 3, do Regulamento (UE) n.º 582/2011.».

iii) São aditados os seguintes pontos 6.1.3.1 e 6.1.3.2 após o ponto 6.1.3:

«6.1.3.1. O fabricante pode selecionar o veículo a ser utilizado nos ensaios, mas a escolha do veículo está subordinada à anuência da entidade homologadora. As características do veículo utilizado no ensaio de demonstração PEMS devem ser representativas da categoria de veículo destinada ao sistema motor. O veículo pode ser um veículo protótipo.

6.1.3.2. A pedido da entidade homologadora, pode ser ensaiado num veículo um motor adicional da mesma família de motores ou um motor equivalente que represente uma categoria de veículos diferente.»;

b) É aditado o apêndice 1, com a seguinte redação:

«Apêndice 1

Ensaio de demonstração PEMS aquando da homologação

1. INTRODUÇÃO

O presente apêndice descreve o método para o ensaio de demonstração PEMS aquando da homologação.

2. VEÍCULO DE ENSAIO

2.1. O veículo utilizado para o ensaio de demonstração PEMS deve ser representativo da categoria de veículos em que o sistema motor se destina a ser instalado. O veículo pode ser um protótipo ou um veículo de produção adaptado.

2.2. A disponibilidade e a conformidade das informações do fluxo de dados da UCE devem ser demonstradas (por exemplo, segundo o disposto no ponto 5 do anexo II do presente regulamento).

3. CONDIÇÕES DE ENSAIO

3.1. Carga útil do veículo

A carga útil do veículo deve ser 50-60 % da carga máxima do veículo em conformidade com o anexo II.

3.2. Condições ambientais

O ensaio deve ser efetuado nas condições ambientais descritas no ponto 4.2 do anexo II.

3.3. A temperatura do fluido de arrefecimento do motor deve ser conforme ao especificado no ponto 4.3 do anexo II.

3.4. Combustível, lubrificantes e reagente

O combustível, o óleo lubrificante e o reagente para o sistema de pós-tratamento dos gases de escape devem cumprir o disposto nos pontos 4.4 a 4.4.3 do anexo II.

3.5. Requisitos do trajeto e de funcionamento

Os requisitos do trajeto e de funcionamento são os descritos nos pontos 4.5 a 4.6.8 do anexo II.

4. AVALIAÇÃO DAS EMISSÕES

4.1. O ensaio deve ser realizado e os respetivos resultados calculados em conformidade com o ponto 6 do anexo II.

5. RELATÓRIO

5.1. O relatório técnico que descreve o ensaio de demonstração PEMS deve incluir as atividades e os resultados e conter, pelo menos, as seguintes informações:

a) Informações gerais, conforme descrito nos pontos 10.1.1 a 10.1.1.14 do anexo II;

b) Indicação das razões pelas quais o(s) veículo(s) ⁽¹⁾ utilizado(s) no ensaio pode(m) ser considerado(s) representativo(s) da categoria de veículos a que o sistema motor se destina;

c) Informação sobre o equipamento de ensaio e dados do ensaio, conforme descrito nos pontos 10.1.3 a 10.1.4.8 do anexo II;

d) Informação sobre o motor ensaiado, conforme descrito nos pontos 10.1.5 a 10.1.5.20 do anexo II;

- e) Informação sobre o veículo utilizado para o ensaio, conforme descrito nos pontos 10.1.6 a 10.1.6.18 do anexo II;
- f) Informação sobre as características do trajeto, conforme descrito nos pontos 10.1.7 a 10.1.7.7 do anexo II;
- g) Informação sobre os dados instantâneos medidos e calculados, conforme descrito nos pontos 10.1.8 a 10.1.9.24 do anexo II;
- h) Informação sobre os dados integrados e médias, conforme descrito nos pontos 10.1.10 a 10.1.10.12 do anexo II;
- i) Resultados positivos/negativos, conforme descrito nos pontos 10.1.11 a 10.1.11.13 do anexo II;
- j) Informação sobre as verificações dos ensaios, conforme descrito nos pontos 10.1.12 a 10.1.12.5 do anexo II.»

(¹) Veículo ou veículos no caso de um motor secundário.

5. O anexo X é alterado do seguinte modo:

a) No ponto 2.4.1, o terceiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«O fabricante pode aplicar quer todas as disposições do presente anexo e do anexo XIII do presente regulamento, quer todas as disposições dos anexos XI e XVI do Regulamento (CE) n.º 692/2008.»;

b) O ponto 2.4.2 passa a ter a seguinte redação:

i) é suprimido o título,

ii) é aditado o seguinte parágrafo:

«Um fabricante não pode utilizar as disposições alternativas especificadas neste ponto para mais de 500 motores por ano.»;

c) É suprimido o ponto 2.4.3;

d) O apêndice 2 é alterado do seguinte modo:

i) O ponto 2.2.1 passa a ter a seguinte redação:

«2.2.1. Ao chegar a uma decisão de homologação sobre a escolha da monitorização do desempenho selecionada pelo fabricante, a entidade homologadora deve considerar as informações técnicas facultadas pelo fabricante.»;

ii) Os pontos 2.2.2.1 e 2.2.2.2 passam a ter a seguinte redação:

«2.2.2.1. O ensaio de validação realiza-se da forma especificada no ponto 6.3.2 do anexo 9B do Regulamento n.º 49 da UNECE,

2.2.2.2. Mede-se a diminuição do desempenho do componente em apreço que, em seguida, serve de limite de desempenho para o motor precursor da família de motores OBD.»;

iii) O ponto 2.2.3 passa a ter a seguinte redação:

«2.2.3. Os critérios de monitorização do desempenho aprovados para o motor precursor devem ser considerados aplicáveis a todos os outros membros da família de motores OBD sem necessidade de mais demonstrações.»;

iv) São aditados os seguintes pontos 2.2.4 e 2.2.4.1 após o ponto 2.2.3:

«2.2.4. Por acordo entre o fabricante e a entidade homologadora, é possível uma adaptação do limite de desempenho a diferentes membros da família de motores OBD, a fim de cobrir os diferentes parâmetros de conceção (por exemplo, dimensão do radiador do EGR). Um tal acordo deve basear-se em elementos técnicos que demonstrem a sua pertinência.

2.2.4.1. A pedido da entidade homologadora, um segundo membro da família de motores OBD pode ser sujeito ao processo de homologação descrito no ponto 2.2.2.»;

v) O ponto 2.3.1 passa a ter a seguinte redação:

«2.3.1. Para efeitos da demonstração do desempenho OBD do monitor selecionado de uma família de motores OBD, é validado um componente deteriorado no motor precursor da família de motores OBD em conformidade com o ponto 6.3.2 do anexo 9B do Regulamento n.º 49 da UNECE.»

vi) É aditado o seguinte ponto 2.3.2 após o ponto 2.3.1:

«2.3.2. No caso de um segundo motor ensaiado em conformidade com o ponto 2.2.4.1, a admissibilidade do componente deteriorado é determinada nesse segundo motor em conformidade com o ponto 6.3.2 do anexo 9B do Regulamento n.º 49 da UNECE.»

6. O anexo XI é alterado do seguinte modo:

No apêndice 1, é aditada a seguinte secção no modelo de ficha de informações:

«ACCESSO À INFORMAÇÃO RELATIVA À REPARAÇÃO E MANUTENÇÃO DO VEÍCULO

2.	ACCESSO À INFORMAÇÃO RELATIVA À REPARAÇÃO E MANUTENÇÃO DO VEÍCULO
2.1.	Endereço do principal sítio <i>web</i> para acesso à informação relativa à reparação e manutenção do veículo
2.1.1.	Data a partir da qual está disponível (o mais tardar, seis meses a contar da data de homologação)
2.2.	Termos e condições de acesso ao sítio <i>web</i>
2.3.	Formato da informação relativa à reparação e manutenção do veículo acessível através desse sítio <i>web</i> »

7. O anexo XIII é alterado do seguinte modo:

a) No ponto 2.1, o terceiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«O fabricante pode aplicar quer todas as disposições do presente anexo e do anexo X do presente regulamento, quer todas as disposições dos anexos XI e XVI do Regulamento (CE) n.º 692/2008.»;

b) O ponto 4.2 passa a ter a seguinte redação:

«4.2. O visor do sistema de diagnóstico a bordo (OBD) do veículo descrito no anexo 9B do Regulamento n.º 49 da UNECE e a que é feita referência no anexo X do presente regulamento não deve ser utilizado para transmitir os avisos óticos descritos no ponto 4.1. O aviso não deve ser o mesmo que o utilizado para efeitos do OBD (ou seja, IA – indicador de anomalias) ou para outro tipo de manutenção do motor. Não deve ser possível desligar o sistema de alarme ou os indicadores óticos por meio de um analisador se a causa da ativação do aviso não tiver sido retificada. As condições para a ativação e a desativação do sistema de alarme e dos indicadores óticos são descritas no apêndice 2 do presente anexo.»;

c) No ponto 5.3, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«O sistema de persuasão de baixa intensidade deve reduzir o binário máximo disponível do motor em 25 % em toda a gama de velocidades do motor entre a velocidade do binário máximo e o ponto de rutura do regulador, tal como descrito no apêndice 3. O binário máximo reduzido disponível abaixo da velocidade do binário máximo do motor antes da imposição da redução de binário não deve exceder o binário reduzido àquela velocidade.»;

d) O ponto 5.5 passa a ter a seguinte redação:

«5.5. O sistema de persuasão do condutor deve ser ligado tal como especificado nos pontos 6.3, 7.3, 8.5 e 9.4.»;

e) Os pontos 6.3.1 e 6.3.2 passam a ter a seguinte redação:

«6.3.1. O sistema de persuasão de baixa intensidade descrito no ponto 5.3 deve ser ligado, e posteriormente ativado em conformidade com os requisitos do referido ponto, se o nível do reservatório de reagente descer abaixo de 2,5 % da sua capacidade total nominal ou de uma percentagem mais elevada, ao critério do fabricante.

- 6.3.2. O sistema de persuasão de alta intensidade descrito no ponto 5.4 deve ser ligado, e posteriormente ativado em conformidade com os requisitos do referido ponto, se o reservatório de reagente ficar vazio (isto é, o sistema de dosagem não pode aspirar mais reagente do reservatório) ou a qualquer nível inferior a 2,5 % da sua capacidade total nominal, ao critério do fabricante.»;
- f) Os pontos 7.3.1 e 7.3.2 passam a ter a seguinte redação:
- «7.3.1. O sistema de persuasão de baixa intensidade descrito no ponto 5.3 deve ser ligado, e posteriormente ativado em conformidade com os requisitos do referido ponto, se a qualidade do reagente não for corrigida dentro de 10 horas de funcionamento do motor após a ativação do sistema de aviso do condutor descrita no ponto 7.2.
- 7.3.2. O sistema de persuasão de alta intensidade descrito no ponto 5.4 deve ser ligado, e posteriormente ativado em conformidade com os requisitos do referido ponto, se a qualidade do reagente não for corrigida dentro de 20 horas de funcionamento do motor após a ativação do sistema de aviso do condutor descrita no ponto 7.2.»;
- g) Os pontos 8.5.1 e 8.5.2 passam a ter a seguinte redação:
- «8.5.1. O sistema de persuasão de baixa intensidade descrito no ponto 5.3 deve ser ligado, e posteriormente ativado em conformidade com os requisitos do referido ponto, se um erro no consumo de reagente ou uma interrupção da dosagem de reagente não for corrigido/a dentro de 10 horas de funcionamento do motor após a ativação do sistema de aviso do condutor descrita nos pontos 8.4.1 e 8.4.2.
- 8.5.2. O sistema de persuasão de alta intensidade descrito no ponto 5.4 deve ser ligado, e posteriormente ativado em conformidade com os requisitos do referido ponto, se um erro no consumo de reagente ou uma interrupção da dosagem de reagente não for corrigido/a dentro de 20 horas de funcionamento do motor após a ativação do sistema de aviso do condutor descrita nos pontos 8.4.1 e 8.4.2.»;
- h) O ponto 9.2.2.1 passa a ter a seguinte redação:
- «9.2.2.1. Deve ser atribuído um contador específico a uma válvula EGR bloqueada. O contador da válvula EGR conta o número de horas de funcionamento do motor durante as quais se confirma que está ativo um código de diagnóstico de anomalia (DTC) relacionado com uma válvula EGR bloqueada.»;
- i) Os pontos 9.4.1 e 9.4.2 passam a ter a seguinte redação:
- «9.4.1. O sistema de persuasão de baixa intensidade descrito no ponto 5.3 é ligado, e posteriormente ativado em conformidade com os requisitos do referido ponto, se uma anomalia de entre as especificadas no ponto 9.1 não for corrigida dentro de 36 horas de funcionamento do motor após a ativação do sistema de aviso do condutor descrita no ponto 9.3.
- 9.4.2. O sistema de persuasão de alta intensidade descrito no ponto 5.4 é ligado, e posteriormente ativado em conformidade com os requisitos do referido ponto, se uma anomalia das especificadas no ponto 9.1 não for corrigida dentro de 100 horas de funcionamento do motor após a ativação do sistema de aviso do condutor descrita no ponto 9.3.»;
- j) O apêndice 1 é alterado do seguinte modo:
- i) o ponto 3.2.3 passa a ter a seguinte redação:
- «3.2.3. Para demonstrar a ativação do sistema de aviso em caso de anomalias que podem ser imputáveis à intervenção abusiva, tal como definido no ponto 9 do presente anexo, a seleção deve ser feita em conformidade com os seguintes requisitos;»;
- ii) no ponto 3.3.6.2, as alíneas a) e b) passam a ter a seguinte redação:
- «a) O sistema de aviso foi ativado com uma disponibilidade de reagente superior ou igual a 10 % da capacidade do reservatório de reagente;
- b) O sistema de aviso «contínuo» foi ativado com uma disponibilidade de reagente superior ou igual ao valor declarado pelo fabricante, em conformidade com o disposto no ponto 6 do presente anexo.»;
- iii) o ponto 3.4 passa a ter a seguinte redação:
- «3.4. Considera-se que a demonstração da ativação do sistema de aviso está cumprida em relação às ocorrências que afetam o nível de reagente se, no termo de cada ensaio de demonstração realizado de acordo com o ponto 3.2.1, o sistema de aviso tiver sido ativado corretamente.»;

- iv) é aditado o seguinte ponto 3.5 após o ponto 3.4:
- «3.5. Considera-se que a demonstração da ativação do sistema de aviso está cumprida em relação aos eventos suscitados pelos DTC se, no termo de cada ensaio de demonstração realizado de acordo com o ponto 3.2.1, o sistema foi ativado corretamente e o DTC para a anomalia selecionada passou ao estado indicado no quadro 1 do apêndice 2 do presente anexo.»
- v) o ponto 4.2 passa a ter a seguinte redação:
- «4.2. A sequência do ensaio deve demonstrar a ativação do sistema de persuasão em caso de falta de reagente e em caso de uma das anomalias definidas nos pontos 7, 8 ou 9 do presente anexo.»
- vi) no ponto 4.3, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) A entidade homologadora escolhe, para além da falta de reagente, uma das anomalias definidas nos pontos 7, 8, ou 9 do presente anexo que já tenha sido previamente utilizada na demonstração do sistema de aviso.»
- vii) a frase introdutória do ponto 4.4 passa a ter a seguinte redação:
- «O fabricante pode, além disso, demonstrar o funcionamento do sistema de persuasão sob as condições de anomalia definidas nos pontos 7, 8 ou 9 do presente anexo que não foram escolhidas para ser usadas nos ensaios de demonstração descritos nos pontos 4.1, 4.2 e 4.3.»
- viii) o ponto 4.5.2 passa a ter a seguinte redação:
- «4.5.2. Quando o sistema está a ser verificado em relação à resposta em caso de falta de reagente no reservatório, o sistema motor deve funcionar até a disponibilidade de reagente atingir o valor de 2,5 % da capacidade nominal do reservatório cheio ou o valor declarado pelo fabricante, em conformidade com o ponto 6.3.1 do presente anexo, a que o sistema de persuasão de baixa intensidade deve atuar.»
- ix) o ponto 4.6.4 passa a ter a seguinte redação:
- «4.6.4. Considera-se que a demonstração da ativação do sistema de persuasão de alta intensidade está cumprida se, no termo de cada ensaio de demonstração realizado de acordo com os pontos 4.6.2 e 4.6.3, o fabricante tiver demonstrado à entidade homologadora que o mecanismo exigido de limitação de velocidade do veículo foi ativado.»
- x) o ponto 5.2 passa a ter a seguinte redação:
- «5.2. Quando o fabricante requerer uma homologação de um motor ou de uma família de motores enquanto unidade técnica autónoma, deve fornecer à entidade homologadora provas de que o dossiê de documentação de instalação cumpre os requisitos do ponto 2.2.4 do presente anexo relativos às medidas destinadas a garantir que o veículo, quando usado em estrada ou noutra pista para o qual tenha sido concebido, cumprirá os requisitos do presente anexo no que se refere ao sistema de persuasão de alta intensidade.»
- xi) o ponto 5.4.2 passa a ter a seguinte redação:
- «5.4.2. O fabricante deve selecionar uma das anomalias definidas nos pontos 6 a 9 do presente anexo, que será introduzida ou simulada no sistema motor, consoante o acordo a que chegarem o fabricante e a entidade homologadora.»
- k) No apêndice 2, a frase introdutória do ponto 4.1.1 passa a ter a seguinte redação:
- «Para cumprir os requisitos do presente anexo, o sistema deve incluir, pelo menos, cinco contadores para registar o número de horas durante as quais o motor foi posto a funcionar enquanto o sistema detetou o seguinte:»
- l) No apêndice 5, no ponto 3.1, a alínea e) passa a ter a seguinte redação:
- «e) O número de ciclos de aquecimento e o número»

ANEXO II

«ANEXO XVII

ACESSO À INFORMAÇÃO RELATIVA AO SISTEMA OBD E À REPARAÇÃO E MANUTENÇÃO DE VEÍCULOS

1. INTRODUÇÃO

1.1. O presente anexo estabelece requisitos técnicos para a acessibilidade da informação relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção de veículos.

2. REQUISITOS

2.1. A informação relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção de veículos disponível através de sítios *web* deve seguir a norma comum referida no artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 595/2009. Até esta norma ser adotada, os fabricantes devem facultar a informação relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção de veículos de forma normalizada e não discriminatória em comparação com as possibilidades dadas ou o acesso concedido às oficinas de reparação e representantes autorizados.

Quem solicitar o direito de reprodução ou republicação da informação deve negociar diretamente com o fabricante em causa. Deve igualmente ser disponibilizada documentação em matéria de formação, embora possa ser facultada através de outros meios e não apenas de sítios *web*.

Devem ser disponibilizadas, numa base de dados de fácil acesso aos operadores independentes, as informações sobre todas as peças do veículo com as quais o veículo — tal como identificado pelo número de identificação do veículo (NIV), assim como por outros critérios como a distância entre eixos, a potência do motor, o nível ou as opções de acabamento — é equipado pelo fabricante e que podem ser substituídas por peças sobresselentes propostas pelo fabricante às oficinas de reparação ou representantes autorizados ou a terceiros por meio de referência ao número de peça do equipamento de origem.

Essa base de dados deve incluir o NIV, os números das peças de origem, a denominação das peças de origem, indicações de validade (datas de início e de fim de validade), indicações de montagem e, eventualmente, características de estrutura.

A informação contida na base de dados deve ser atualizada regularmente. As atualizações devem incluir, em particular, todas as alterações introduzidas em cada veículo após a sua produção, se esta informação estiver disponível para os representantes autorizados.

2.2. O acesso às características de segurança do veículo utilizado pelos representantes autorizados e pelas oficinas de reparação autorizadas é facultado aos operadores independentes sob a proteção de uma tecnologia de segurança em conformidade com os seguintes requisitos:

- a) As trocas de dados devem fazer-se sob garantia de confidencialidade, de integridade e de proteção contra a reprodução;
- b) É aplicada a norma [https//ssl-tls](https://ssl-tls) (RFC4346);
- c) Os certificados de segurança conformes com a norma ISO 20828 são utilizados para autenticação mútua dos operadores independentes e dos fabricantes;
- d) A chave privada dos operadores independentes deve ser protegida por dispositivo informático seguro.

O Fórum de Acesso à Informação sobre Veículos referido no artigo 2.º-H especifica os parâmetros para o cumprimento desses requisitos segundo as técnicas mais desenvolvidas. O operador independente deve ser aprovado e autorizado para esse fim com base em documentos comprovativos de que desenvolve uma atividade económica legítima e de que não foi condenado por qualquer atividade criminosa.

2.3. A reprogramação das unidades de controlo é realizada em conformidade com a normas ISO 22900-2, SAE J2534 ou TMC RP1210B mediante recurso a equipamento não exclusivo. Pode utilizar-se igualmente um cabo Ethernet ou de série ou uma interface de rede local (LAN) e suportes alternativos como disco compacto (CD), disco versátil digital (DVD) ou dispositivos de memória sólida para sistemas de ludoinformação (p. ex., sistemas de navegação, telefone), mas na condição de não ser necessário *software* (p. ex., controladores ou módulos de expansão) nem *hardware* exclusivos. A fim de validar a compatibilidade da aplicação própria do fabricante e das interfaces de comunicação do veículo (VCI) que cumpram a norma ISO 22900-2, SAE J2534 ou TMC RP1210B, o fabricante deve propor quer uma validação das VCI desenvolvidas de forma independente, quer a informação e o empréstimo de eventual *hardware* especial de que um fabricante de VCI necessita para realizar ele próprio tal validação. São aplicáveis as condições do artigo 2.º-F, n.º 1, às comissões cobradas por essa validação ou informação e *hardware*.

2.4. Os requisitos do ponto 2.3 não são aplicáveis no caso de reprogramação de dispositivos de limitação de velocidade e aparelhos de controlo.

2.5. Todos os DTC relacionados com as emissões devem ser compatíveis com o anexo X.

- 2.6. Para o acesso a qualquer informação relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção do veículo, com exceção da que diz respeito às áreas protegidas do veículo, os requisitos de registo para utilização do sítio *web* do fabricante por um operador independente devem exigir apenas as informações que forem necessárias para confirmar o modo de pagamento da informação. Para a informação referente ao acesso às áreas protegidas do veículo, o operador independente deve apresentar um certificado em conformidade com a norma ISO 20828, a fim de se identificar a si e à organização a que pertence, e o fabricante deve responder com o seu próprio certificado, em conformidade com a norma ISO 20828, para confirmar ao operador independente que está a aceder a um sítio legítimo do fabricante em questão. Ambas as partes devem manter um registo de todas as transações, indicando os veículos e as alterações neles efetuadas nos termos desta disposição.
 - 2.7. Os fabricantes devem indicar, nos seus sítios *web* de informação relativa à reparação de veículos, o número de homologação por modelo.
 - 2.8. Se requerido pelo fabricante, para veículos das categorias M1, M2, N1 e N2 com uma massa máxima tecnicamente admissível não superior a 7,5 toneladas e das classes I, II, A e B da categoria M3, tal como definidas no anexo I da Diretiva 2001/85/CE, com uma massa admissível não superior a 7,5 toneladas, o cumprimento dos requisitos do apêndice 5 do anexo I e o anexo XIV do Regulamento (CE) n.º 692/2008 deve ser considerado equivalente ao cumprimento dos requisitos do presente anexo.
 - 2.9. A entidade homologadora deve notificar a Comissão das circunstâncias de cada homologação concedida ao abrigo do ponto 2.8.
-

Apêndice 1

Certificado de Acesso à Informação relativa ao Sistema OBD e à Reparação e Manutenção do Veículo a emitir pelo fabricante

(Fabricante): ...

(Endereço do fabricante): ...

Certifica que

faculta o acesso à informação relativa ao sistema OBD e à reparação e manutenção do veículo em cumprimento do disposto em:

- Artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 595/2009 e artigo 2.º-A do Regulamento (UE) n.º 582/2011,
- Artigo 4.º, n.º 6, do Regulamento (UE) n.º 582/2011,
- Anexo I, apêndice 4, ponto 16, do Regulamento (UE) n.º 582/2011,
- Anexo X, ponto 2.1, do Regulamento (UE) n.º 582/2011,
- Anexo XVII do Regulamento (UE) n.º 582/2011,

no que respeita aos modelos de veículo e tipos de motor e de dispositivo de controlo da poluição enumerados em anexo ao presente certificado.

São aplicáveis as seguintes derrogações: Adaptações para o cliente ⁽¹⁾ – Pequenos volumes ⁽¹⁾ – Sistemas de transição ⁽¹⁾.

O endereço principal do sítio *web* em que a informação pertinente pode ser obtida, e que pelo presente se certifica estar em conformidade com as disposições acima, consta de um anexo ao presente certificado, juntamente com os dados de contacto do representante do fabricante responsável abaixo assinado.

Se aplicável: Pelo presente, o fabricante certifica ainda que cumpriu a obrigação prevista no artigo 3.º, n.º 1-A, do Regulamento (UE) n.º 582/2011 de facultar a informação pertinente, no prazo de seis meses a contar da data de homologação, relativamente a homologações anteriores destes modelos de veículo.

Feito em[Local]

Em [Data]

[Assinatura] [Funções]

⁽¹⁾ Riscar o que não é aplicável.

Anexos:

- Endereços dos sítios *web*
- Dados de contacto.

ANEXO I

ao certificado de Acesso à Informação relativa ao Sistema OBD e à Reparação e Manutenção do Veículo a emitir pelo fabricante

Sítios *web* a que se refere o presente certificado:

ANEXO II

ao certificado de Acesso à Informação relativa ao Sistema OBD e à Reparação e Manutenção do Veículo a emitir pelo fabricante

Contactos do representante do fabricante a que se refere o presente certificado:

Apêndice 2

Informação relativa ao sistema OBD do veículo

1. O fabricante do veículo deve fornecer as informações requeridas neste apêndice para permitir o fabrico de peças de substituição ou de acessórios compatíveis com os sistemas OBD e de ferramentas de diagnóstico e equipamento de ensaio.
2. A seguinte informação deve ser fornecida, mediante pedido e sem discriminação, a qualquer fabricante de componentes, ferramentas de diagnóstico ou equipamento de ensaio interessado:
 - uma descrição do tipo e número de ciclos de pré-condicionamento usados para a primeira homologação do veículo,
 - uma descrição do tipo de ciclo de demonstração do sistema OBD usado para a primeira homologação do veículo relativa ao componente monitorizado pelo sistema OBD,
 - um documento exaustivo que descreva todos os componentes monitorizados, com a estratégia para deteção de anomalias e ativação do IA (número fixo de ciclos de condução ou método estatístico), incluindo uma lista de parâmetros secundários pertinentes monitorizados para cada componente monitorizado pelo sistema OBD e uma lista de todos os formatos e códigos de saída do OBD utilizados (com uma explicação de cada um desses códigos e formatos) e associados a cada componente do conjunto propulsor relacionado com as emissões e a cada componente não relacionado com as emissões, nos casos em que a monitorização dos componentes seja usada para determinar a ativação do IA. Em especial, no caso de modelos de veículos que utilizem uma ligação de comunicação em conformidade com a norma ISO 15765-4 *Road vehicles — Diagnostics on Controller Area Network (CAN) — Part 4: Requirements for emissions-related systems*, deve apresentar-se uma explicação exaustiva dos dados fornecidos no serviço \$ 05 (Teste ID \$ 21 a FF) e os dados fornecidos no serviço \$ 06, bem como uma explicação exaustiva dos dados fornecidos no serviço \$ 06 (Teste ID \$ 00 a FF) no que diz respeito a cada ID de monitor OBD suportado.

Se forem utilizadas outras normas de protocolos de comunicação, deve ser fornecida uma explicação exaustiva equivalente.

Essas informações podem ser apresentadas num quadro, do seguinte modo:

Componente	Código de anomalia	Estratégia de monitorização	Crítérios para a deteção de anomalias	Crítérios de ativação do IA	Parâmetros secundários	Pré-condicionamento	Ensaio de demonstração
------------	--------------------	-----------------------------	---------------------------------------	-----------------------------	------------------------	---------------------	------------------------

Catalisador	P0420	Sinais dos sensores de oxigénio 1 e 2	Diferença entre os sinais dos sensores 1 e 2	3.º ciclo	Velocidade do motor, carga do motor, modo A/F, temperatura do catalisador	Dois ciclos do tipo 1	Tipo 1
-------------	-------	---------------------------------------	----------------------------------------------	-----------	---------------------------------------------------------------------------	-----------------------	--------

3. Informação necessária para o fabrico de ferramentas de diagnóstico

Para facilitar o fornecimento de ferramentas de diagnóstico genéricas às oficinas de reparação multimarcas, os fabricantes de veículos devem disponibilizar a informação a que se referem os pontos 3.1, 3.2 e 3.3 nos respetivos sítios *web* de informação relativa às reparações. Essa informação deve incluir todas as funções das ferramentas de diagnóstico e todas as ligações a informações relativas às reparações, bem como instruções para resolução de problemas. O acesso a essa informação pode ser sujeito ao pagamento de uma comissão razoável.

3.1. Informação sobre o protocolo de comunicação

É necessário fornecer as seguintes informações indexadas por marca, modelo e variante de veículo, ou outra definição utilizável, tal como o NIV ou a identificação do veículo e dos sistemas:

- a) Qualquer sistema de informação sobre um eventual protocolo de comunicação suplementar necessário para obter diagnósticos completos, para além das normas prescritas no ponto 4.7.3 do anexo 9B do Regulamento n.º 49 da UNECE, incluindo qualquer informação sobre o *hardware* ou *software* do protocolo suplementar, identificação de parâmetros, funções de transferência, requisitos de «sobrevivência» ou condições de erro;
- b) Dados sobre o modo de obtenção e interpretação de todos os códigos de anomalia que não estejam de acordo com as normas prescritas no ponto 4.7.3 do anexo 9B do Regulamento n.º 49 da UNECE;
- c) Uma lista de todos os parâmetros sobre dados «vivos» disponíveis, incluindo informação sobre escalas e acesso;
- d) Uma lista de todos os ensaios funcionais disponíveis, incluindo ativação ou controlo de dispositivos e meios para os realizar;
- e) Dados sobre a forma de obtenção de toda a informação sobre componentes e estados, carimbos de tempo, DTC em espera e «tramas retidas»;

- f) Redefinição de parâmetros de aprendizagem adaptáveis, codificação de variantes, regulação dos componentes de substituição e preferências dos clientes;
- g) Identificação da UCE e codificação de variantes;
- h) Dados sobre a forma de repor as luzes de serviço na posição inicial;
- i) Localização do conector de diagnóstico e dados do conector;
- j) Identificação do código do motor.

3.2. *Ensaio e diagnóstico dos componentes monitorizados pelo sistema OBD*

Devem ser fornecidas as seguintes informações:

- a) Uma descrição dos ensaios para confirmar a sua funcionalidade, no componente ou na cablagem;
- b) Método de ensaio, incluindo parâmetros de ensaio e informação sobre componentes;
- c) Dados sobre a conexão, incluindo valores de entrada e saída mínimos e máximos e valores de condução e carga;
- d) Valores previstos em certas condições de condução, incluindo marcha lenta sem carga;
- e) Valores elétricos para o componente nos seus estados estático e dinâmico;
- f) Valores do modo de anomalia para cada um dos cenários acima;
- g) Sequências de diagnóstico do modo de anomalia, incluindo árvores de anomalias e a eliminação por diagnósticos orientados.

3.3. *Dados necessários para executar a reparação*

Devem ser fornecidas as seguintes informações:

- a) Inicialização da UCE e dos componentes (caso tenham sido instaladas peças de substituição);
 - b) Inicialização da UCE nova ou de substituição, se necessário com recurso a técnicas de (re)programação por transferência.
-

Apêndice 3

Lista de sistemas de transição abrangidos pelo artigo 2.º-E

1. Sistemas de climatização	a) Sistemas de controlo da temperatura; b) Aquecedor independente do motor; c) Ar condicionado independente do motor.
2. Sistemas para autocarros	a) Sistemas de controlo das portas; b) Sistemas de controlo da articulação; c) Controlo da luz interior.»